SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK V NR 13(197)

21 – 28 MARCA 1950





GENERAŁ WALTER

28 marca 1947 roku zginął, zamordowany skrytobójczą kulą faszystowskiego zbira, generał broni Karol Świerczewski — Walter. Zginął bohaterski dowódca, syn ludu warszawskiego; wielki żołnierz — rewolucjonista.

Generał Świerczewski — to jeden z współtwórców i dowódców Ludowego Wojska Polskiego, postać owiana czcią i miłością całego wojska, całego narodu, Był człowiekiem, który zwycięsko połączył walkę o wyzwolenie narodowe z walką o wyzwolenie społeczne o prawo do postępu i rozwoju,

Pozycja, jaką zajął generał Świerczewski w dziejach ludowego Wojska Polskiego jest wyjątkowa. Generał porywał swych żołnierzy bezprzykładną odwagą osobistą, przelewał na nich swe żarliwe umiłowanie Ojczyzny i przywiązanie do klasy robotniczej, wniósł wreszcie do Wojska Polskiego ogromne doświadczenie dowódcy, wychowanego w świetnej szkole Armii Czerwonej.

Generał Świerczewski, ongiś robotnik fabryki Gerlacha w Warszawie, był żołnierzem Rewolucji Październikowej. Stopień oficerski zdobył w bojach Gwardii Czerwonej, a później Armii Czerwonej przeciwko białogwardzistom i wojskom państw imperialistycznych, usiłujących zgnieść rewolucję. Dalszą wiedzę wojskową zdobywał w Akademii im. Frunzego.

Doświadczenie i wiedzę wojskową nabytą w Armii Czerownej zastosował generał Swierczewski na polach walk w Hiszpanii, w Ludowym Wojsku Republiki Hiszpańskiej, walczącym przeciwko międzynarodowemu faszyzmowi. Był dowódcą nowego typu, wysoko cenionym poziom moralny i uświadomienie polityczne żołnierzy. Wiedział, że żołnierz wierzący w słuszność sprawy, o którą walczy — jest najlepiej przygotowany do boju, dzięki swemu uświadomieniu. Rozumiał dobrze znaczenie bohaterskiej walki ludu hiszpańskiego z faszyzmem, gotującym się do ujarzmienia narodów Europy,

Całe swe bogate doświadczenie, pogłębione w bojach hiszpańskich wniósł generał Świerczewski w formowanie i walkę Ludowego Wojska Polskiego.

Uczestnik Rewolucji Październikowej, legendarny bojownik walk z faszyzmem na polach Hiszpanii, zwycięzca znad Nysy i spod Budziszyna — jest generał Świerczewski wzorem patrioty i internacjonalisty. Swym życiem i walką dał wspaniały fundament pod siłę i niezwyciężoność polskiej demokracji ludowej, wykazując, że to tylko jest narodowe i prawdziwie patriotyczne, co jest zarazem międzynarodowe, co służy interesom robotników i chłopów. Wyzwolenie społeczne i narodowe — zespolił w jedną nierozerwalną całość.

Lud Polski oddaje głęboki hołd bohaterskiemu generałowi w trzecią rocznicę Jego śmierci. Czci Jego pamięć, widząc w Nim uosobienie trwałej jedności Odrodzonego Wojska Polskiego z ludem polskim, widząc w Nim wzór patrioty — internacjonalisty.

Duża sala, pięknie przybrana barwami narodowymi i czerwienią. Frontem do pokrytego suknem stołu — liczne rzędy krzeseł. Jeszcze puste.

Na korytarzu zbierają się małe grupki: widać młodzież, są również ludzie starsi. Niektórzy o czymś cicho rozmawiają. Coraz częściej głowy obecnych zwracają się w kierunku zegara; jest piętnaście po dziesiątej.

Przychodzą następne osoby. Zapisują się na listę.

Dwadzieścia pięć po dziesiątej. Słyszę młody głos, pedantycznie sylabizujący swoje nazwisko: „Nie Główny, lecz G-ó-r-n-y Górny —koleżanko. Panienka przy liście obecnych natychmiast poprawia mylnie napisane przez maszynistkę nazwisko jednego z delegatów. Uspokojony — odchodzi od stolika.

Pół do jedenastej. Zebrani w liczbie 50 — 60 osób, za przykładem kilku bardziej zdecydowanych wchodzą na salę i zajmują miejsca. Zebranie zaczyna się, słychać słowa zagajenia.

×

Na zebranie to miało przybyć znacznie więcej ponad 150 osób. To na nie właśnie czekano. Niestety— nie przyszli. Wybory do władz Zarządu Miejskiego Ligi Lotniczej odbędą się bez tych, którzy zlekceważyli swój społeczny obowiązek i zawiedli zaufanie swoich wyborców.

×

Głos zabiera prelegent. Słowa referatu programowego są proste, łatwe do zrozumienia. To nie jest żadna „drewniana piła“, lecz sumiennie opracowany, ściśle ujęty i szczerze, mocno wypowiedziany — obraz walki o pokój, jaką toczy klasa robotnicza całego świata pod przewodem Związku Radzieckiego.

„W pracy naszej oprzemy się na wzorach ZSRR, najbardziej postępowego państwa na świecie. Biorąc przykład od naszych radzieckich braci, zbudujemy u nas silne, dobrze zorganizowane lotnictwo — socjalistyczne lotnictwo!“

Słowa wypowiedziane przez prelegenta — zrobiły wrażenie na obecnych.

...Zbudujemy socjalistyczne lotnictwo... Zbudujemy! Z rozmachem, gruntownie i mocno.

×

Mówi przewodniczący. Silnie podkreśla powagę

MŁODZIEŻ DO ZARZĄDÓW!

JERZY ZARĘBSKI

chwili: „Mamy niełatwe zadanie — wybór Zarządu Oddziału. Ludzie przez nas wybrani mają podnieść lotniczą pracę w naszym mieście na wysoki poziom. Od nich będzie zależeć wartość organizacyjna Oddziału i tempo jego rozwoju. Ci ludzie mają być tymi, którzy przez swą aktywną pracę rzeczywiście będą upowszechniać lotnictwo".

Dłuższa chwila ciszy. Potem — padają nazwiska. Jedno, drugie, trzecie... Ochotniczo kandydują do Zarządu chłopcy i dziewczęta ze szkół i zakładów pracy, prawdziwi entuzjaści lotnictwa. Wyróżniają się zdecydowaniem i zapałem. Nie czekają na starszych, a ci są powściągliwi, nie śpieszą się...

Młodzież nie lubi czekać, jej właśnie śpieszy się, jej właśnie pilno do rzetelnej roboty i wzięcia na młode ramiona nie zawsze lubianego przez starszych „dodatkowego" obowiązku.

W nowym Zarządzie Oddziału, przyjętym przez aklamację ogółu zebranych znalazło się dziewięć osób. Sześć z nich — to młodzież. Reszta — ludzie starsi: robotnik, inżynier, urzędnik. Młodzież przeważa, dystansuje starszych swą energią, rzutkością i chęcią ujęcia kierownictwa w swoje ręce. Chłopcy i dziewczęta wchodzą nie tylko w skład Zarządu, lecz również do Komisji Rewizyjnej. „Opanowują" także trójosobowy skład delegatów na konferencję wojewódzką.

Zjawisko — godne podkreślenia. Ci młodzi znajdą lepsze podejście do swych również młodych kolegów i koleżanek, wielotysięcznej rzeszy członków Kół terenowych. Nie tylko będą „reprezentować" Oddział, lecz będą również aktywnie pracować. Nie zachorują na posiadanie „monopolu na lotnictwo", lecz będą zagrzewać cały Zarząd do ambitnej, twórczej pracy.

×

Przed przystąpieniem do uchwalenia wniosków na Konferencję Okręgową zabrał głos delegat Zarządu Głównego Ligi Lotniczej. Dopowiedział w szczegółach to, o czym jeszcze na zebraniu nie mówiono: o strukturze organizacyjnej nowej Ligi Lotniczej. Przypomniał, że siła Ligi Lotniczej nie leży w ilości jej członków, lecz przede wszystkim w ich wytężonej, aktywnej pracy, że w pracy tej nie wolno się cofać przed żadnymi przeszkodami.

Nowemu Zarządowi Oddziału życzył dużo radości z sumiennie wykonywanych obowiązków i przyrzekł oparcie i pomoc ze strony Zarządu Głównego LL.

×

Dyskusja nad uchwaleniem wniosków na konferencję okręgową miała już duży rozmach i życie: Zabierający głos mówili jednocześnie o bolączkach swej pracy w Kołach.

Z ich słów jasno wynikało, jak dużo jest jeszcze do zrobienia na ligowym terenie. Brak umiejętnej propagandy lotnictwa, słabe wnikanie w życie najniższych komórek organizacyjnych, źle ujęta współpraca z ZMP, obojętność wobec trudności i załamań w pracy „dołów" — to tylko nieliczne niedociągnięcia z grubego częstokroć bagażu błędów i grzechów, jakie mają na sumieniu Zarządy Oddziałów.

Padały dziesiątki pytań.— Czy można przesunąć wzwyż górną granicę wieku dla kandydatów na szkolenie szybowcowe? — Czy można liczyć na pomoc w pracy ze strony prelegentów? — Jak organizować wycieczki na lotniska i do szkół lotniczych? — Czy będą loty propagandowe?

Przedstawiciele Zarządu Głównego i Okręgu nie próżnowali. Z odpowiedzi przez nich udzielanych, z wciąż nowych pytań — rodziły się właśnie projekty żądań, jakie przedstawią delegaci Oddziału na Konferencji Okręgowej.

Wnioski zatwierdzano jedne po drugich: i te o lotach, i te o granicy wieku, o potrzebie prelegentów, o wycieczkach.

Ktoś nagle powiedział: współzawodnictwo!

To był jeden z najważniejszych momentów zebrania. Zaczęto gorączkowo dyskutować. Stało się jasne: to jest konieczne, to trzeba jak najszybciej wprowadzić. Tego nam brak!

...Ale jak je ująć? — Co trzeba zrobić? — Jak je rozpocząć?

Zaradzono wszystkim niejasnościom. Z powodzi rad i pomysłów wyłonił się konkretny wniosek: **rozpocząć współzawodnictwo między Kołami! Warszawa pierwsza rusza do szlachetnego wyścigu lotniczej pracy!**

Przystąpiono do szczegółowego opracowania wniosku. Twarze młodych... i starszych (i ich wreszcie wzięło!!!) wyrażały radość: będą pierwszymi, od których popłynie wezwanie na całą Polskę: współzawodnictwo między wszystkimi Kołami w ich lotniczej pracy!

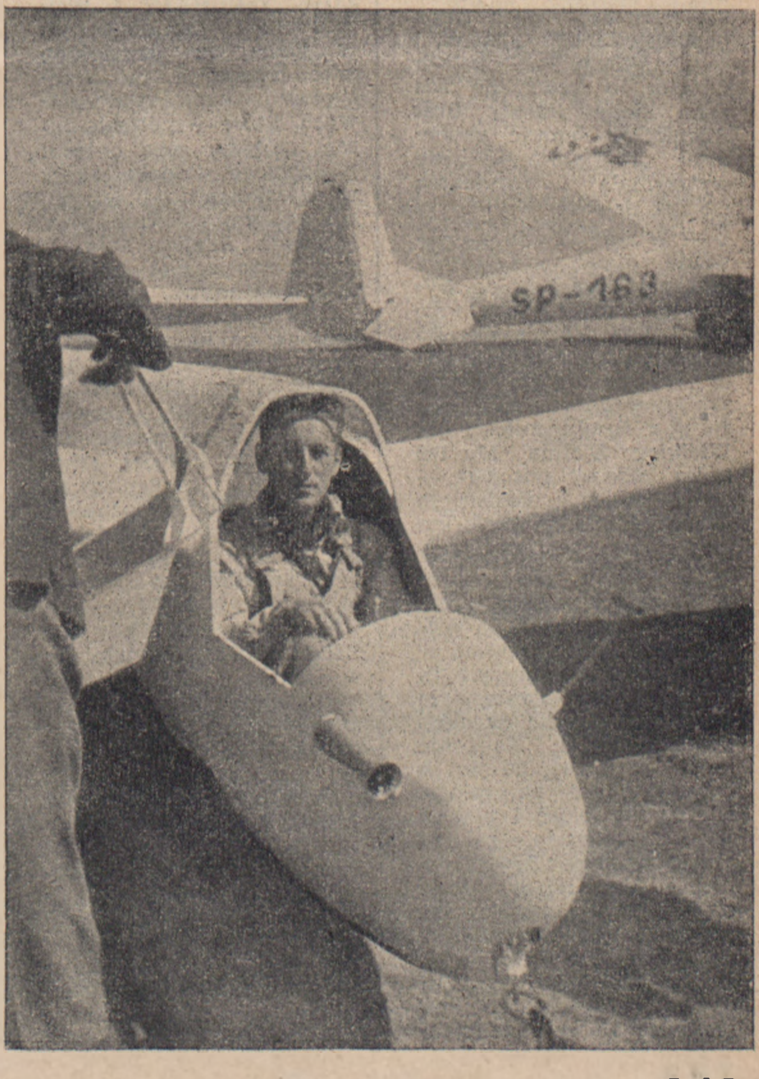
×

To był ostatni, mocny akord — to współzawodnictwo. Zebranie — spełniło swe ważne zadanie. Ukazując słabe strony pracy na terenie Ligi Lotniczej, dało projekty ulepszeń. Obnażając w krytyce i samokrytyce błędy i grzechy — potrafiło znaleźć na nie skuteczne lekarstwo. Lekarstwo to — to zrozumienie konieczności jak najszerszego zastosowania socjalistycznych metod pracy.

To było na tym zebraniu najważniejsze: nowy, socjalistyczny stosunek do pracy w lotnictwie.

GDY ŚMIAŁY JESTEŚ, MASZ SZCZYTNY CEL ZOSTAŃ PILOTEM — CZŁONKIEM LL

Foto: Red. Czas. Lotn.



WIELKIE WYBORY

Wyobraźcie sobie, Tania się rozpłakała! Tak, ta sama Tania, która co roku przynosi do domu złoty medal za postępy w nauce, która jest przewodniczącą organizacji komsomolskiej na terenie szkoły, ba! która w domu uchodzi za najpoważniejszą osobę.

— Wstyd, Taniu! — mówi matka—dorosła dziewczyna, a płacze jak brzdąc. Co z tobą, Taniu?

I dopiero Tania zaczyna opowiadać. „Przecież dziś jest dwunasty marca — mówi, ocierając łzy—dzień wyborów do Rady Najwyższej ZSRR". I wszyscy już wiedzą dlaczego płakała.

Otóż—Tania bardzo, ale to bardzo chciała wziąć udział w wyborach. Ale cóż — prawo głosu przysługuje dopiero od osiemnastu lat. A Tani brak — no, jak na złość — trzy miesiące do 18 lat. Ani mniej, ani więcej. Była nawet u przewodniczącego komisji wyborczej, ale ten rozłożył ręce: „Nic z tego, obywatelko — powiada — prawo nie pozwala". Więc Tania postanowiła być dzielna i z uśmiechem na ustach wróciła do domu. Ale dziś rano, kiedy starszy brat Siergiej wychodząc, powiedział: „Idę głosować", nie wytrzymała i rozpłakała się jak dziecko.

— Trudno, Taniu — powiada ojciec — za cztery lata pójdziesz i ty do wyborczej urny. Ale wcale się nie dziwię, żeś płakała. Bo przecież w naszym kraju, to wielkie święto, to wyraz naszego zaufania dla Partii i Rządu, miłości dla Wielkiego Stalina. My też zaraz idziemy głosować — dodaje ojciec z uśmiechem — oczywiście na blok komunistów i bezpartyjnych.

Tak, Tania wie dobrze co to jest ten blok i dlaczego rodzice będą na niego głosować. Przecież w Komsomole tłumaczyli to jasno, a ona, Tania, była nawet agitatorką w akcji przedwyborczej. No i nie może głosować, bo jest o trzy miesiące za młoda. Nic, tylko siąść i płakać. Ale nie — właśnie że nie! Tania postanowiła, że nie będzie płakała, a weźmie się jeszcze lepiej za naukę, za pracę w organizacji. A do przyszłych wyborów — stanie razem z milionami obywateli radzieckich, aby głosować za sprawiedliwością, pokojem i dobrobytem.

Nie myślcie, że to tylko naszą Tanię tak bardzo obchodziły wybory. Przeciwnie — wybory do Rady Najwyższej ZSRR były sprawą wszystkich radzieckich obywateli: robotnika z magnitogorskiej huty i kołchoźników z dalekiej Syberii, profesora z Moskwy i pasterza z Azerbejdżanu. Wybory były najlepszym dowodem, jak bardzo radzieccy ludzie kochają swą socjalistyczną ojczyznę, jak drogi im jest pokój, dobrobyt i praca w ich ojczystym kraju. Bo właśnie pokój i dobrobyt niosą radzieckiemu człowiekowi rządy, sprawowane przez Wszechzwiązkową Komunistyczną Partię (bolszewików) pod kierownictwem Wielkiego Stalina.

Jakże inne, jak zasadniczo inne były wybory w Związku Radzieckim, niż wybory w krajach kapitalistycznych! Tu — pełna swoboda i wolność tam — fałszerstwa, przemoc, niedopuszczanie do wyborów przedstawicieli ludu pracującego. Najlepszym tego przykładem były wybory, jakie niedawno odbyły się w Wielkiej Brytanii. Były one właściwie śmieszną zabawą dorosłych ludzi, bo przecież i tak było od razu wiadomo, że przy władzy zostaną nadal kapitaliści i magnaci. Nigdy, w żadnym kraju, kapitaliści nie dopuścili do tego, aby lud wypowiedział się swobodnie, aby sam zadecydował o losie swego kraju.

Dlatego wybory do Rady Najwyższej ZSRR mają tak duże znaczenie nie tylko dla Związku Radzieckiego, ale także dla wszystkich ludzi na całym świecie, miłujących pokój i nienawidzących wojny. Siła Związku Radzieckiego, jaka płynie z jedności narodów radzieckich, jest najlepszym zabezpieczeniem tego pokoju. **(wig)**

ZSRR

OFICEROWIE MARAUZOW, TIUCHKIN I WOROPAJEW zorganizowali w jednej z oficerskich szkół lotniczych osiem zespołów samokształceniowych, które współzawodniczą między sobą o tytuł najlepszego zespołu szkoły w wyszkoleniu bojowym, politycznym i technicznym. Pierwsze miejsce zajmuje dotychczas zespół sierżanta Maliatranowa.

DOSAW rozpoczął zakrojoną na szeroką skalę akcję propagandową lotnictwa w południowych republikach ZSRR. Aktywiści DOSAW po ukończeniu specjalnych kursów szkoleniowych zorganizowali szereg wykładów popularnych z zakresu lotnictwa m. in. w Kara-Su, Frunze, w Kam-Ran i w innych miejscowościach.

TOKARZ MICHAŁ RAZUMOWSKI, zatrudniony w jednej z fabryk lotniczych, zobowiązał się wykonać w przeciągu siedmiogodzinnego dnia pracy tę samą ilość części silnikowych, jaką wykonywał dotychczas w ciągu trzech dni. Zobowiązanie swe wykonał w 135%, dzięki zastosowaniu oryginalnych pomysłów racjonalizatorskich.

NAKŁADEM Ministerstwa Sił Zbrojnych ukazała się książka inżyniera-podpułkownika K. D. Ilińskiego pt. „Remonty lotnicze". Obejmuje ona opis metod remontów drobnych i średnich oraz napraw generalnych wszystkich typów samolotów używanych dziś w Związku Radzieckim. Jej objętość wynosi około 1 000 stron.

KOMSOMOLEC BIKMUHAMEDOW pracujący jako kierowca w trakcji naziemnej na jednym z radzieckich lotnisk, przejechał dzięki troskliwej pielęgnacji swego samochodu 25 000 km bez generalnego remontu. Został on odznaczony premią i listem pochwalnym.

W JEDNYM Z GARNIZONÓW wszyscy żołnierze i oficerowie zobowiązali się uzyskać do końca roku 1950 odznakę GTO 2-go stopnia. Odznaka GTO (Gotów do pracy i obrony) jest odznaką sprawności fizycznej, przyznawaną za uzyskanie określonych minimów co najmniej w pięciu gałęziach sportu.

GRIGORYJ POŁYŃKOW, instruktor spadochronowy DOSAW, wyszkolił w przeciągu kilkunastu lat swej pracy ponad 1 500 spadochroniarzy. Został on nagrodzony licznymi medalami i kilkakrotnymi premiami pieniężnymi.

LIGA LOTNICZA

Akcja wyborcza do władz Ligi Lotniczej rozwija się w całej pełni. Pragnąc zaakcentować swe zrozumienie dla wyborów, od wyniku których będzie zależeć cała działalność i szybki rozwój Ligi Lotniczej, liczne Koła LL uchwalają zobowiązania coraz lepszej wydajności pracy.

Poniżej podajemy konkretne zobowiązania dwóch Kół LL w Pińczowie, uchwalone na zebraniach w w dniu 10 lutego br.

Oto treść zobowiązania Koła Nr 1:

1. założenie 7 nowych Kół LL w terminie do 1 marca br.;
2. maksymalna pomoc pilotów - —instruktorów (członków Koła) w podniesieniu poziomu wyszkolenia junaków na Teoretycznym Kursie Szybowcowym.

Koło LL Nr 2 w Pińczowie zobowiązało się:

1. uregulować do dnia 1 marca br. składki członkowskie i wykupić legitymacje;
2. zaprenumerować SiM i „Skrzydlatą Polskę";
3. założyć nowe Koło LL na terenie szkoły podstawowej;
4. wykonać gazetkę ścienną Koła;
5. wyremontować i odnowić salę, w której mieści się modelarnia lotnicza;
6. zorganizować w modelarni współzawodnictwo pracy.

Terminowe zobowiązania obu Kół pińczowskich zostały niewątpliwie wykonane.

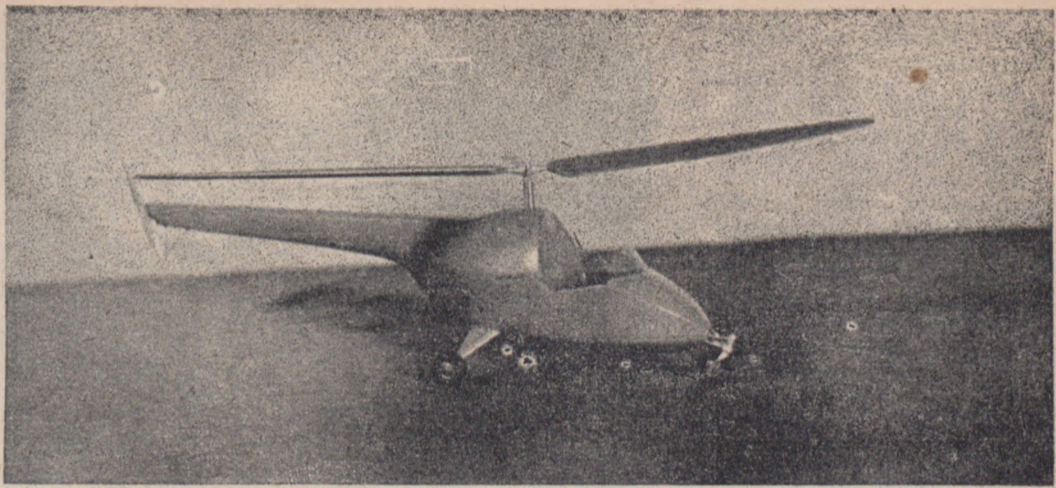
Zobowiązań takich jest bardzo dużo — są one świadectwem wciąż rosnącej aktywizacji wszystkich członków Ligi Lotniczej, świadectwem zrozumienia socjalistycznego stylu pracy, jej nowych socjalistycznych metod, opartych na współzawodnictwie.

*

WSZYSTKIE PRACOWNICZKI Fabryki Kosmetycznej „Halina" w Bydgoszczy wstąpiły w szeregi członków Ligi Lotniczej.

CZYNNY UDZIAŁ w odszukiwaniu zwłok żołnierzy i lotników polskich i radzieckich, pochowanych poza cmentarzami postanowił wziąć Referat Modelarstwa Lotniczego przy Zarządzie Wojewódzkim ZMP w Poznaniu, w porozumieniu z Dyrekcją Okręgu Poznańskiego LL.

I OGÓLNOKRAJOWA WYSTAWA MODELI REDUKCYJNYCH



Model helikoptera wykonany przez Kielaka z Warszawy.

Któż w Polsce nie słyszał o szkole inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda? Od Wawelberga muszę zacząć, bo w dniu 9 marca br. w jednej z sal tej znanej uczelni, Warszawski Okręg Ligi Lotniczej otworzył „I Ogólnokrajową Wystawę Modeli Redukcyjnych".

U wejścia do nowozbudowanego reprezentacyjnego gmachu, w którego skrzydle mieści się wydział lotniczy, wita przybyłych duży transparent— białe litery na niebieskim tle — obwieszczający, że tu właśnie jest wystawa.

W długiej sali na pierwszym piętrze ulokowano stoiska. Na stołach stoją w równych rzędach modele redukcyjne o różnej wielkości, kolorze i kształtach. Sala udekorowana odświętnie, kilka artystycznie wykonanych plansz obrazujących poszczególne etapy szkolenia w Lidze Lotniczej tworzy hormonijną całość. Uzupełnieniem części małego lotnictwa są liczne eksponaty wypożyczone przez wydział lotniczy szkoły. Sala wypełniona jest lotnictwem po brzegi.

Przejdźmy razem ze zwiedzającymi, obejrzyjmy eksponaty nadesłane przez (nie wszystkie!) Okręgi LL. Jakie znajdują się tutaj modele?

Przede wszystkim kopie samolotów polskich z wyraźną przewagą modeli szybowców.

Różnorodność stosowanej skali wprawia przeciętnego „nielotniczego widza" w lekki zamęt. Co jest właściwie „większe"; „Kaczka" czy „Komar"?

Najwięcej widać modeli w skali 1:50, po tym 1:25, a nawet komplet samolotów w skali 1:100. Bardzo efektownie przedstawia się stoisko modelarzy ZMP-owców z Warszawy, którzy starannością wykonania (jako zespół) mogliby śmiało walczyć o pierwsze miejsce. Na stoisku tym po raz pierwszy można obejrzeć model helikoptera Gil-u oraz motoszybowca „Pegaz". Dwa odrzutowce radzieckie wykonane z plexi, dwa odrzutowce fantastyczne, własnego pomysłu, oraz radziecka łódź latająca, wypełniają cały, osobny stolik. Modele wykonane bardzo starannie, ale o charakterze raczej dekoracyjnym, pamiątkowym, powiedziałbym takim „na imieniny", niż jako materiał historyczny, czy dokument — kopia danego samolotu; tak przynajmniej wyobrażam sobie cel lotniczego modelarstwa redukcyjnego.

Również na osobnym stoliku znajdujemy komplet modeli wykonanych w skali 1:100 i przedstawiający pięcioletni dorobek naszego lotnictwa. Od „Szpaka" do „Jastrzębia"! Dopiero tu można zobaczyć, że jest to już 19 (dziewiętnaście!) różnych maszyn. Mała skala była zapewne powodem, że modele te nie są wymuskanymi „cacuszkami", ale wykonane są tak na trójkę z plusem, przez zespół modelarzy z Bydgoszczy. Całość stoiska zrobiła na mnie największe i najkorzystniejsze wrażenie. Okazuje się jednak, że i przy budowie modeli należy „trochę" myśleć i wtedy rezultaty są doskonałe.

Z większych maszyn bojowych godne uwagi są prace modelarni w Częstochowie (Ił-2), Krawczyka z Łodzi (Jak-9) i Tomaszewskiego z Poznania (Ił-2). Ten ostatni model opracowany jako model na uwięzi.

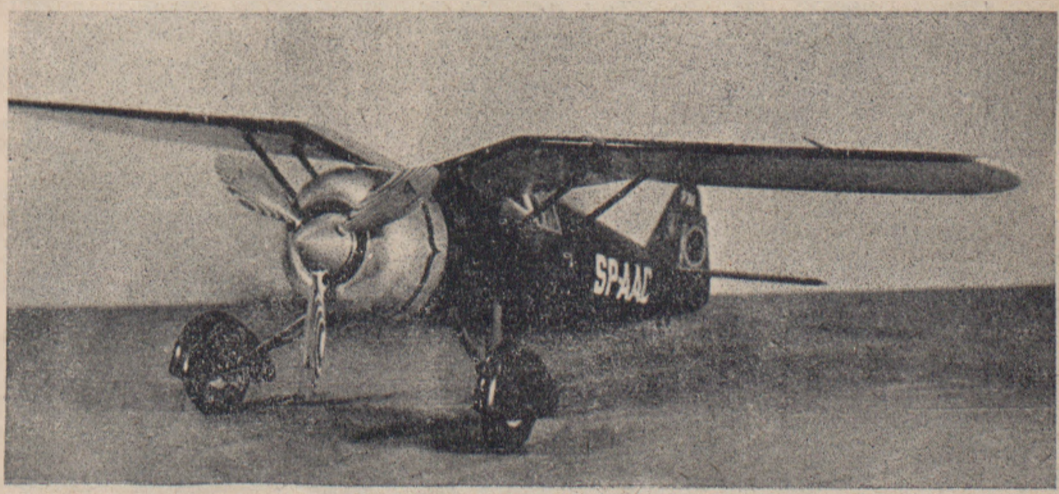
Trzy modele — makiety, przedstawiające samolot „Zuch" (bez detali) wystawiła modelarnia Krakowska. Bardzo starannie został wykonany w dużej skali model samolotu wyśliwskiego P-24-C, który nadesłał W. Pietrzyk z Krakowa. Wielu zwiedzających wprawiała w zachwyt finezyjnie wykonana kabinka z tablicą przyrządów pokładowych oraz okapotowanie silnika. Model ten został jednocześnie opracowany jako latający (na uwięzi) i być może będzie groźnym konkurentem w kategorii „H" na XV Ogólnokrajowych.

Brak zapewne odpowiednich planów wykonawczych spowodował, że modele redukcyjno-latające były reprezentowane jedynie przez szkielet RWD-6 Kaczmarka z Łodzi i model RWD-8 Woźniaka z Lublina.

Wśród modeli samolotów silnikowych spotykamy Li-2 modelarzy warszawskich i czechosłowackich Hodek'a z Krakowa nie mówiąc o bardzo starannie wykonanych Piper'ach ze Szczecina.

Szybowce są łatwiejsze do wykonania, toteż na wystawie było ich najwięcej. Do ciekawych i solidnie wykonanych można zaliczyć modele; „Muchy i „Kaczki" wykonane przez Romana Sucheckiego z Milanówka, model „Jastrzębia" Kuczerenki z Łodzi oraz „Sępa" i „Jastrzę-

Model samolotu P—24—c wykonany przez Pietrzyka z Krakowa.
Foto (2): Zawadzki — WAF



bia" zespołu modelarzy częstochowskich.

Ciekawie wyglądały modele lotnisk i urządzeń portu lotniczego, które wystawili modelarze z Torunia i Łodzi. Prace te były połączeniem modeli architektonicznych z lotniczymi. Łódź poza tym wystawiła model wieży spadochronowej.

Jest co oglądać wśród tych kilkudziesięciu modeli. To, że modele nie obejmują dorobku wszystkich Okręgów LL jest winą — tylko samych Okręgów (Białostockiego, Gdańskiego, Katowickiego, Olsztyńskiego, Rzeszowskiego i Wrocławskiego).

Pierwszy powojenny przegląd dorobku modelarstwa redukcyjnego stanie się z pewnością zachętą do dalszej pracy w tym kierunku. Sądzić należy, że wystawy takie przejdą do corocznej tradycji — do kalendarza imprez, a wówczas modelarze poświęcą więcej czasu na przygotowanie modeli.

— Czego było brak? Brak było informacji, w jakiej skali wykonano dany model samolotu — wina organizatorów; brak historycznych samolotów przedwojennych (na przykład RWD-5 bis Skarżyńskiego, bezogonowiec Naleśkiewicza, dwupłat Medweckiego, samoloty braci Działowskich i inne). — wina modelarzy. Ale to nie wszystko. Na podstawie obserwacji poszczególnych modeli nowych samolotów polskich można było zauważyć brak wielu detali, co jest tylko wynikiem braku odpowiednio dokładnych rysunków. Rysunki podawane w SiM-ie są często zbyt ogólne, a modelarz nie zawsze dysponuje fotografią danej maszyny. Dużą pomocą były zapewne wydane osobno przez SiM, ale i to jeszcze nie wszystko.

Jeżeli konstruktorzy naszych samolotów, (nie mówię o samolotach podlegających tajemnicy wojskowej, ale o „starych" już CSS-ach, Szpakach, Zuchach i innych), dostarczą nam dokładnych materiałów to i rysunki będą dokładniejsze, a w ślad za tym również lepsze i modele.

Sądzić należy, że przy opracowaniu nowych planów, które wyda Liga Lotnicza, nasze warsztaty lotnicze z IS-em na czele dopomogą modelarzom redukcyjnym z całą ojcowską troskliwością.

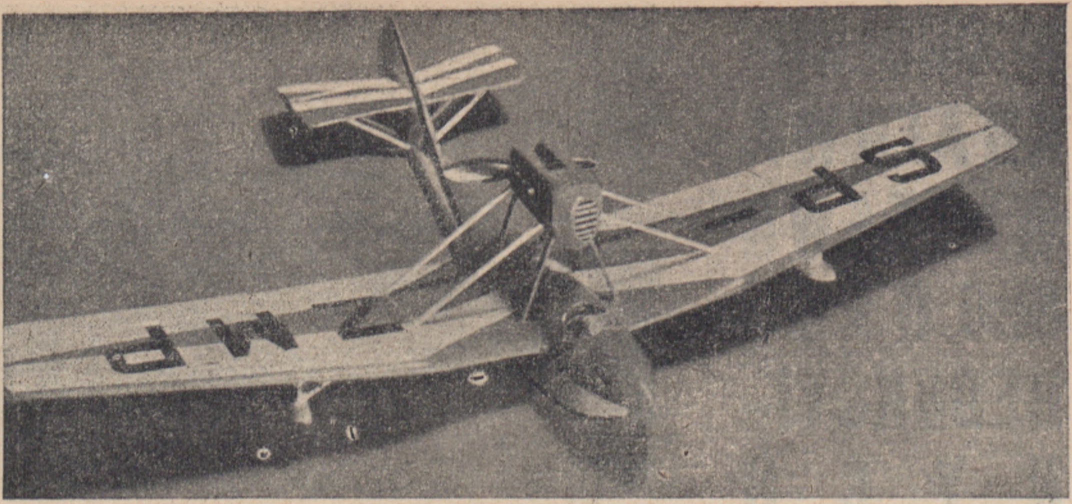
Wyłonić by się mogło pytanie, dlaczego Liga Lotnicza tyle uwagi poświęca lotniczemu modelarstwu redukcyjnemu, że aż — specjalna wystawa?

Otóż sprawa jest całkowicie zrozumiała. Młody kandydat na pilota najlepiej zapozna się z lotnictwem, a technicznie z samolotami różnych typów, jeżeli wykona odpowiedni model — wierną kopię dużego oryginału. Praca włożona w mały model to jednocześnie legitymacja zdolności, staranności i zapału, a przecież pilot czy konstruktor, cnót tych musi posiadać jak najwięcej.

Wartość danego modelu nie można oceniać jedynie po samym wykonaniu. Nie. To byłaby robota jedynie „sobie, a muzom". To byłaby robota przyjemnościowa i wartościowa. Model redukcyjny ma odtwarzać historię i dokumentować chwilę bieżącą. Taki był cel wystawy i taki jest cel modelarstwa redukcyjnego. Dlatego należy już dzisiaj zaapelować do wszystkich modelarzy, aby w myśl wyżej wspomnianego, budowali i gromadzili modele, które staną się eksponatami w przyszłym muzeum lotnictwa polskiego!

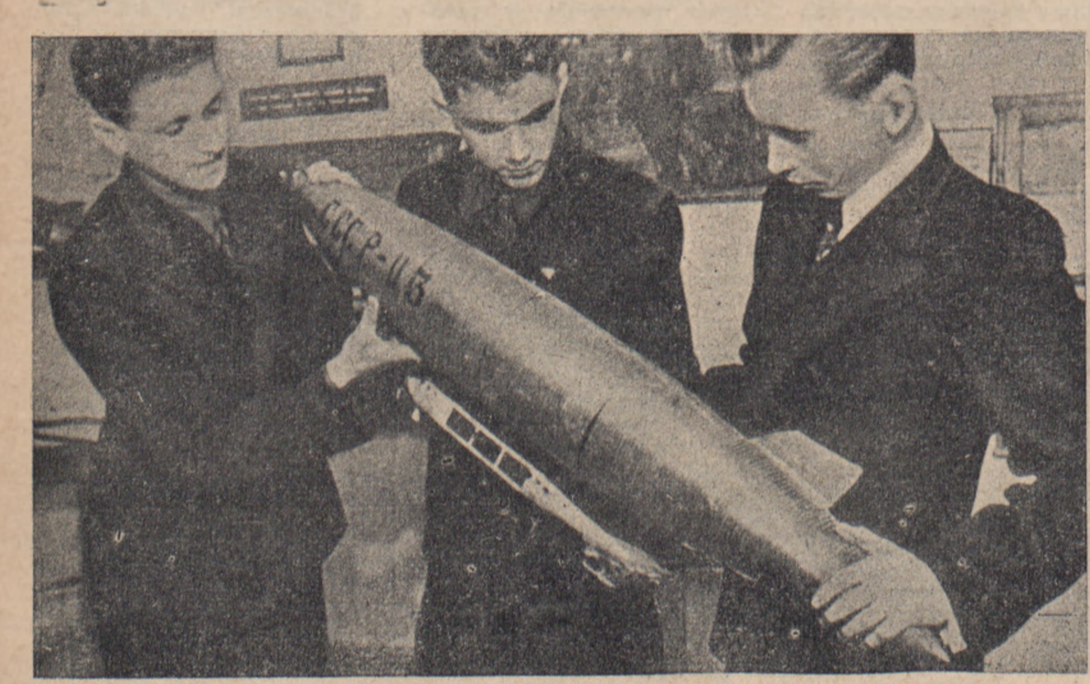
Liczne wycieczki zwiedzające wystawę są dowodem, jak ta impreza była potrzebna. Bo są rzeczy mniej i więcej potrzebne. Niepotrzebnie na przykład Warszawski Okręg LL opóźnił otwarcie ważnej wystawy o kilkanaście dni z powodu znacznie mniej ważnej zabawy.

P. Elsztein



Model radzieckiej łodzi latającej wykonany przez Gryglickiego z Warszawy.
Foto: Zawadzki — WAF

MODEL STEROWCA CIOŁKOWSKIEGO



MODELARSTWO znajduje się w Związku Radzieckim na bardzo wysokim poziomie. Modelarze radzieccy nie tylko przodują pod względem ilości ustalonych rekordów międzynarodowych, ale celują również w precyzji i staranności wykonania modeli służąc przykładem modelarzom innych krajów.

Nasi koledzy - modelarze w ZSRR z równym zapałem i pieczołowitością budują modele nowoczesnych szybowców i samolotów, jak i modele wszystkich statków powietrznych, wykazując przy tym wielką dbałość o wierne odtworzenie wszystkich szczegółów konstrukcji.

Na zdjęciu: model metalowy sterowca konstrukcji Ciołkowskiego znajdujący się w muzeum w Kałudze. Foto: SIB

CHRZEST BOJOWY

JERZY KONIECZNY, ppor.

Lotnisko w Zadybiu Starym nie podobne było do żadnego z tych, które piloci „Warszawy" pamiętali z Grigoriewskoje i Gostomla. Wąski pas ziemi, stanowił pole wzlotów. To już nie lotnisko szkolne, na którym start i lądowanie jest dokładnie pod wiatr. Podejście do lądowania było trudne i wymagało dobrego wyszkolenia — stanowczej i twardej ręki pilota.

Piloci „Warszawy" nie mieli jednak startować z niego do lotów szkolnych, lecz do walki.

Rojno i gwarno było w Zadybiu w owe dni sierpnia 1944 roku Pogoda wspaniała — przypominała pamiętne dni września 1939 roku. Tam też „Warszawiacy" spotkali się po raz pierwszy z pilotami III-go Pułku Lotnictwa Szturmowego.

W dworku, który należał przed wojną do obszarnika, kwaterowali teraz polscy piloci. W oczekiwaniu na start do walki młodzi polscy piloci, słuchając opowiadań o doświadczeniach bojowych pilotów 3-go Pułku — radzieckich oficerów — instruktorów: Kitajewa, Kuźmina, Michajłowskiego i innych, zadawali sobie pytanie: jaki będzie pierwszy lot bojowy „Warszawy"? Przecież zupełnie inaczej strzela się i lata nad poligonem, a zupełnie inaczej wówczas, gdy w powietrzu są „Messerschmitty" i „Focke-Wulfy", a z ziemi strzela ostrymi nabojami artyleria przeciwlotnicza.

Jak dadzą sobie radę młodzi polscy piloci w pierwszym locie?

Zaraz na drugi dzień po przybyciu do Zadybia ósemka „Jaków" pod dowództwem „ojczulka" Pułku ppłk Tałdykina zapoznała się z linią frontu. Polscy piloci zobaczyli po raz pierwszy z powietrza Warszawę, która krwawiła w wywołanym przez „rząd" londyński powstaniu. Widok pożarów i kłęby dymu, które unosiły się nad miastem, krwawił serca naszych pilotów. Warszawa — cel, do którego szli od Grigoriewskoje, przedstawiała okropny widok.

19 sierpnia 1944 roku II Pułk Nocnych Bombowców „Kraków" przebazował z Dys na lotnisko Wola Rawska (12 km na zachód od Zadybia), skąd rozpoczął akcję bojową w rejonie Warszawy.

Dzień 20 sierpnia 1944 roku rozpoczął historię bojową Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. W tym dniu „Kraków" wykonał pierwszy lot bojowy, bombardując oddziały nieprzyjaciela w rejonie Płońska.

Na wiadomość o tym piloci „Warszawy" nie mogli wytrzymać — palili się do walki. Każdą minutę i godzinę uważali za stratę czasu, zwłaszcza, że od frontu dzieliło ich w linii prostej zaledwie 100 km.

W te dni, kiedy młodzi polscy piloci oczekiwali na start do pierwszego lotu bojowego, przybył do nich niespodziewanie ze wsi Zadybie w gościnę 6-letni chłopiec, a w ślad za nim jego matka z młodszym braciszkiem na ręku. Wręczyli „Warszawiakom" wiązankę astrów, witając ich na polskiej ziemi. Oglądali później smukłe „Jaki" i groźne szturmowce „Iły", nie mogąc wyjść z podziwu, że to polskie lotnictwo i że posiada takie wspaniałe samoloty.

Ta wiązanka kwiatów była dla naszych lotników wojskowych pierwszym symbolem więzi, łączącym Odrodzone Lotnictwo Polskie i lud pracujący Polski.

22 sierpnia do pułku przybyli nowi goście. Tym razem byli to piloci radzieckiej myśliwskiej jednostki lotniczej. Doświadczeni w boju radzieccy lotnicy przylecieli do swych polskich kolegów, by podzielić się doświadczeniami bojowymi, by swymi skrzydłami i celnym ogniem broni pokładowej osłonić ich pierwsze loty bojowe.

*

Dzień był jasny i pogodny. Już od samego rana na lotnisku kręcili się mechanicy, „zapinając" przy maszynach wszystko na ostatni guzik. Co chwilę na drodze do Kroczewa unosił się tuman kurzu. „Willys" nieprzerwanie kursował pomiędzy sztabem dywizji, a dworkiem. Piloci byli podnieceni. Każdy jakgdyby przeczuwał, że ten dzień 23 sierpnia będzie niezwykle ważny w historii Pułku.

Chwile naprężenia.

Wskazówki zegara posuwały się leniwie naprzód. Gdzieś od strony Wisły dochodził głuchy pomruk artylerii. Na lotnisku samoloty oczekiwały sygnału do wylotu. Pilotom czas dłużył się nieznośnie, mimo iż wśród ostatnich przygotowań dla nikogo nie brakło roboty.

Gdzieś około 10-ej na drodze od strony Kroczewa pojawił się tuman kurzu, który rósł z każdą chwilą.

Przybył dowódca pułku. Padł rozkaz wylotu.

Krótka odprawa. Trzask zamykanych owiewek. Ostatnie spojrzenie... gotowi.

Dudniąc, para za parą wychodziły „Jaki" powoli w powietrze.

Zadanie dla „Warszawy" brzmiało: przykryć z powietrza wyprawę szturmową 3-go Pułku.

Kurs — Warka.

8-kę „Iłów" prowadził Bohater Związku Radzieckiego por. Kitajew. W pierwszej parze myśliwców leciał dowódca pułku ppłk Tałdykin. Pogoda i widoczność wspaniała.

Na przyczółku pod Warką trwały zacięte walki I Armii W. P.

Pod osłoną myśliwców „Warszawy" grupa szturmowców szybko przecięła linię frontu. Wzdłuż szosy prowadzącej do Kozienic nad brzegiem Radomki polscy piloci wywęszyli ugrupowania nieprzyjacielskich czołgów. Odezwała się niemiecka artyleria przeciwlotnicza. Nadszedł moment działania. Pierwsza, tak długo oczekiwana chwila — walka.

Huraganowy ogień zaporowy artylerii wzmagał się z każdą chwilą.

Przez radio padł rozkaz.

Szturmowce przystąpiły do akcji, atakując z dział i pocisków rakietowych hitlerowskie czołgi zamaskowane nad rzeczką. Myśliwce wsparły atak ogniem swej broni pokładowej.

Wkrótce działka i cekaemy nieprzyjaciela zamilkły.

„Iły" atakowały bez przerwy.

Na ziemi wybuchł pożar — zapaliła się benzyna w cysternach.

W rejonie stacji Łaskarzew wyprawa została ponownie ostrzelana silnym ogniem artylerii przeciwlotniczej.

Po przeszukaniu rejonu między Magnuszewem i Grabowem wyprawa dotarła do brzegów Pilicy i poza Warkę.

Jeżeli ktoś z Niemców miał w tym czasie odwagę spojrzeć do góry — zobaczył niecodzienny widok. Nad „Iłami" uwijały się pary „Jaków". W każdej z nich jeden samolot miał na skrzydłach czerwoną gwiazdę, a drugi biało-czerwoną szachownicę. Nad polem walki, w ogniu hitlerowskiej artylerii przeciwlotniczej krzepła braterska frontowa przyjaźń polskich i radzieckich pilotów.

Zadanie zostało wykonane. Myśliwce osłaniały szturmowce 3-go Pułku aż do chwili powrotu do Zadybia.

W tym dniu wszyscy wylegli na lotnisko, by przywitać młodych pilotów „Warszawy", powracających z pierwszego lotu bojowego.

I-szy Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" przeszedł na polskiej ziemi bojowy chrzest. (cdn.)

Na lotnisku w Zadybiu Starym. Przed pierwszym wylotem bojowym do pilotów Pułku „Warszawa" przemówił dowódca pułku ppłk Jan Tałdykin. Stoją od lewej: kpt. Gaszyn ppor. Jakubik.
Zdjęcie archiwalne



AEROKLUBY

12) (kon)

W dalszym ciągu napływają z terenu Aeroklubów Ligi Lotniczej zobowiązania długofalowe.

Oto **zobowiązania** członków **Radomskiego ALL** podjęte na zebraniu w dniu 3 marca br., które postanowiono wykonać w bieżącym sezonie:

1. Podnieść poziom wychowania społeczno-politycznego,
2. Podnieść poziom lotniczego wyszkolenia teoretycznego,
3. Podnieść poziom lotniczego wyszkolenia praktycznego przez
   a) przeszkolenie wszystkich pilotów szybowcowych II stopnia do stopnia III,
   b) uzyskanie 2 srebrnych kategorii „D",
   c) przeszkolenie 6 pilotów w lotach holowanych za samolotem.
4. Zorganizować skoszarowany kurs treningowy dla pilotów szybowcowych z Ostrowca.
5. Utworzyć „Eskadrę Sześciolatki".
6. Założyć przez członków RALL 15 kół LL na terenie szkół i zakładów pracy.
7. Propagować przy każdej okazji idee lotnicze oraz zbliżyć społeczeństwo do lotnictwa Polski Ludowej przez organizowanie w okresie letnim wycieczek zbiorowych z zakładów pracy i szkół na miejscowe lotnisko.

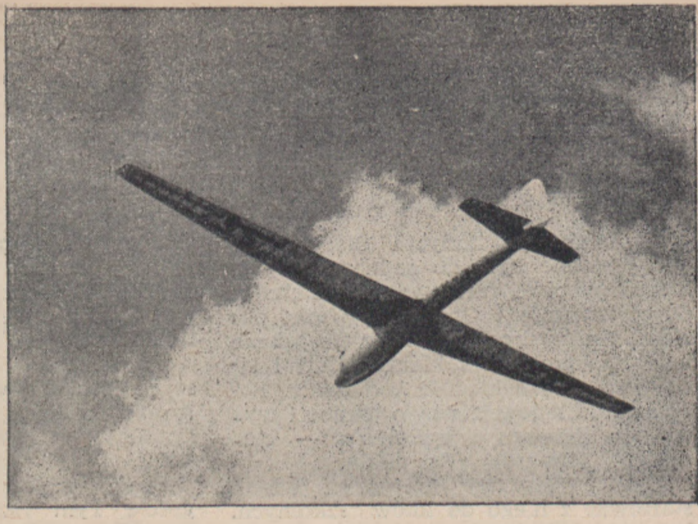
Członkowie Poznańskiego ALL na nadzwyczajnym zebraniu informacyjnym w dniu 27 lutego br. entuzjastycznie przyjęli zobowiązania instruktorów ALL, akceptując je w całej rozciągłości. Zobowiązania brzmią jak następuje:

1. Wykonać 311% rocznego planu przelotów szybowcowych;
2. uzyskać 15 kat. „D";
3. uzyskać 3 warunki do złotej odznaki „D";
4. przeszkolić 10 pilotów silnikowych w holowaniu szybowców;
5. przeszkolić w 100% obecny stan pilotów II st. do stopnia III;
6. wykonać plan lotów silnikowych na rok 1950 do 15. 10. br.

Skoro już piszemy o Poznaniu to należy dodać, że w pierwszym dniu rozpoczęcia lotów Poznaniacy wykonali: sekcja silnikowa 73 starty w czasie 9 godzin i 13 minut, sekcja szybowcowa 25 startów w czasie 57 minut.

Również w Poznaniu wystartował w dniu 4 marca br. w godzinach rannych, na wezwanie Ubezpieczalni Społecznej samolot sanitarny „Zjednoczenie" pilotowany przez st. inst. pil. Szymańskiego Tadeusza, unosząc ze sobą 14-to letniego chłopca. K. Bartkowskiego — syna chłopa ze wsi Łęgowo, pow. Świebodzin do Łodzi celem przeprowadzenia natychmiastowej operacji.

Ze względu na ciężki stan chorego samolot wystartował mimo złych warunków atmosferycznych, ratując jeszcze jedno życie ludzkie.



78 KM PRZELOT W MARCU

8 marca br. pilot Warszawskiego ALL Gołębiewski Czesław startując na „Jeżyku" na holu za samolotem o godzinie 13.03. i lądując o godz. 14.15 pod Trojanowem przeleciał w locie otwartym odległość 78 km. Jest to pierwszy w tym sezonie wyczyn szybowcowy, który świadczy o dobrym starcie Warszawskiego ALL.

BŁYSKAWICZNA ANKIETA

AEROKLUB LIGI LOTNICZEJ — GDAŃSK wzywa bratnie ALL regionalne do wzięcia udziału w błyskawicznej ankiecie na temat:

ALL POMAGA ROLNICZYM SPÓŁDZIELNIOM PRODUKCYJNYM

Walka o Rolnicze Spółdzielnie Produkcyjne jest obecnie jednym z głównych zagadnień naszej gospodarki. ALL-e skupiające twórczą i postępową młodzież, nie mogą stać bezczynnie na żadnym odcinku walki o Polskę Socjalistyczną.

Nowy program lotów, kładący nacisk na przeloty i loty w terenie niewątpliwie otwiera klubom szerokie możliwości udziału w tej akcji.

Celem naszej ankiety, jest wyłonienie formy najskuteczniejszej pomocy, jakiej ze swej strony ALL-e mogą udzielić postępowej wsi polskiej. Odpowiedzi wszystkich regionalnych ALL-ów winny wpłynąć do 15 kwietnia br. na adres: Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej, Komisja Współzawodnictwa, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49.

ALL — Gdańsk

●

ALL — Gdańsk nadsyła równocześnie swą odpowiedź na w/w ankietę.

ALL — Gdańsk uważa, że współpraca między ALL, a Roln. Spółdz. Produkcyjnymi ma szerokie pole do popisu.

1. ALL — Gdańsk, będzie w miarę możliwości ustalał przeloty nawigacyjne nad i do miejscowości, w których takie Spółdzielnie istnieją lub są w stadium zakładania.

2. ALL — Gdańsk będzie służył swym sprzętem i personelem, aby nieść szybką i skuteczną pomoc lekarską, przede wszystkim Rolniczym Spółdzielniom Produkcyjnym.

a) przesyłanie lekarza w razie wypadku, a w miarę możliwości odwożenie chorych do szpitala;

b) przywożenie lekarza na szczepienie itp.

3. ALL — Gdańsk będzie zakładał Koła LL, urządzał pogadanki z personelem Rolniczym Spółdzielni Produkcyjnych.

4. ALL — Gdańsk będzie urządzał loty propagandowe dla przodowników pracy R. Sp. P.

DLA KAŻDEGO COŚ CIEKAWEGO

KURSY LOTÓW NA HOLU za samolotami będą organizowane w Aeroklubach LL dla pilotów żaglowych, którzy posiadają 10 godzin lotów żaglowych na termice lub 15 godzin lotu żaglowego na zboczu.

ŚWIETLICA ZWIĄZKU ZAWODOWEGO Transportowców przy Instytucie Szybownictwa może się poszczycić mianem świetlicy — uczelni. Skupiając wszystkich pracowników lotnictwa cywilnego i pilotów Bielsko-Bialskiego ALL — daje im możność dokształcania się na kursach, zorganizowanych przy pomocy miejscowej organizacji partyjnej, ZZT, TPPR. W świetlicy odbywają się kursy języka rosyjskiego, ekonomii politycznej, literatury polskiej i przedmiotów technicznych. Równolegle trwają w świetlicy kursy teoretyczne dla pilotów Bielsko-Bialskiego ALL.

KONKURS NA NAZWĘ dla samolotu sanitarnego, zakupionego ze składek społeczeństwa woj. szczecińskiego, ogłosił wespół z Ligą Lotniczą — „Kurier Szczeciński". Uczestników konkursu oczekują atrakcyjne nagrody w postaci 5-ciu przelotów nad miastem oraz szereg nagród książkowych.

RACJONALIZATORZY PLL „LOT"

Na pewno każdy z Was słyszał i czytał już wiele o ruchu racjonalizatorskim i racjonalizatorach. Są to ludzie, którzy wprowadzają w swej pracy ulepszenia i wynalazki, którzy się starają ją usprawnić i udoskonalić. Bo praca staje się dziś u nas sprawą honoru każdego obywatela. Jest ona dźwignią naszego dobrobytu i mocy ludowego państwa, a o podniesienie jej wydajności walczą przodownicy pracy i racjonalizatorzy. Mamy ich w kraju coraz więcej; nie brak ich oczywiście i w lotnictwie. Pisaliśmy już o racjonalizatorach w lotnictwie wojskowym, dziś chcemy zapoznać Was z czołowymi racjonalizatorami Polskich Linii Lotniczych „Lot".

Jednym z czołowych racjonalizatorów Polskich Linii Lotniczych „Lot" jest mechanik płatowcowy EDWARD WYPIJEWSKI. Pracuje on już od kilkunastu lat w lotnictwie i zgłosił wiele pomysłów, usprawnień i ulepszeń, których zastosowanie przyniosło znaczne oszczędności państwu. Usprawnienia jego dotyczą głównie instalacji i urządzeń płatowcowych. Między innymi ob. Wypijewski opracował projekt przyrządu do zdejmowania opon z kół samolotu Li-2. Przyrząd ten po pewnych poprawkach konstrukcyjnych odda duże usługi, zmniejszając wysiłek potrzebny do wykonania tej czynności oraz skracając wydatnie czas na nią przeznaczony.

Ob. Wypijewski jako pierwszy w „Locie" złożył indywidualne zobowiązanie długofalowe, odpowiadając na apel górnika Markiewki. Bierze on również udział w etapowym współzawodnictwie pracy i jest członkiem Klubu Techniki i Racjonalizacji przy PLL „Lot". Na pytanie, co nowego ma „na warsztacie", odpowiada z uśmiechem: „Zobaczymy! Ale na pewno dużo, dużo ciekawych rzeczy".



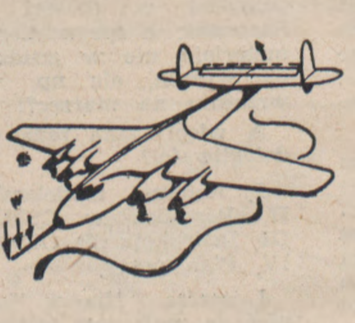
Edward Wypijewski

ŁAMIEMY SAMOLOT

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

(dokończenie)

Przeciążenia podczas lotu w burzliwej atmosferze dochodzą nieraz do wartości większych niż przy wyrwaniu. Musimy się przed tym bronić, gdyż jak wspomnieliśmy, przeciążeń przy podmuchach nie kontrolujemy, zachodzą one bez woli pilota. Najprostszą i najczęściej stosowaną obroną jest po prostu ograniczenie prędkości lotu w burzliwym powietrzu. Istnieją jednak i inne sposoby. W niektórych wielkich samolotach pasażerskich istnieje urządzenie do automatycznego zmniejszania lub zwiększania kąta natarcia lotu przy nalatywaniu na obszar pionowych podmuchów. Urządzenie zaczyna działać w tej chwili, gdy specjalna rurka, wysunięta daleko przed kadłub zasygnalizuje obecność podmuchu. Zmiana kąta natarcia jest proporcjonalna do siły i kierunku podmuchu i pod względem wielkości jest taka sama, jaka wystąpiłaby od zesumowania prędkości lotu v z prędkością pionową podmuchu w. Urządzenie usuwa zupełnie wpływ prądów pionowych na siły obciążające konstrukcję.



Wiemy już zatem, że konstrukcja samolotu musi być przystosowana do przenoszenia sił m razy większych niż te, które działają na nią w locie poziomym. Warunkiem przy tym jest, aby takie obciążenia nie pozostawiły po sobie żadnych trwałych śladów, cóż bowiem byłby za pożytek z tego, że skrzydło samolotu akrobacyjnego wytrzymało siłę 6-krotnie większą od ciężaru samolotu, jeśli przytem zostało wykrzywione do góry? Przy następnym obciążeniu mogłoby się wogóle złamać!

Przed takimi niespodziankami broni się konstruktor przez zastosowanie w obliczeniach specjalnego współczynnika „obciążenia niszczącego", równego zwykle $\vartheta = 1,5 - 1,8$. Znaczenie jego objaśni przykład.

Przypuśćmy, że konstruktor projektuje fotel do samolotu akrobacyjnego. Ponieważ zakładamy, że pilot waży ze spadochronem Q = 85 kg, a współczynnik obciążenia dopuszczalnego m = 7 więc siła, jaką fotel musi wytrzymać wyniesie:

$$P = Q.m = 85.7 = 595 \text{ kG}$$

Fotel winien złamać się jednak dopiero przy sile m razy większej, czyli:

$$P_{łam} = Q.m.\vartheta = 85.7.1,5 = 892,5 \text{ KG}$$

i na taką siłę łamiącą będzie on projektowany.

Na zakończenie zastanówmy się: czy może się zdarzyć wypadek, że samolot połamie się w powietrzu? Jeśli tak — to w jakich okolicznościach?

Przyczyn „rozsypania się" może być kilka:

1) Wyrwanie na za duże „m". Zdarzy to się np. gdy na samolocie pasażerskim, który ma dopuszczalne m = 3, będziemy chcieli zrobić wyrwanie dające m conajmniej ϑ razy większe, czyli przy $\vartheta = 1.5$:

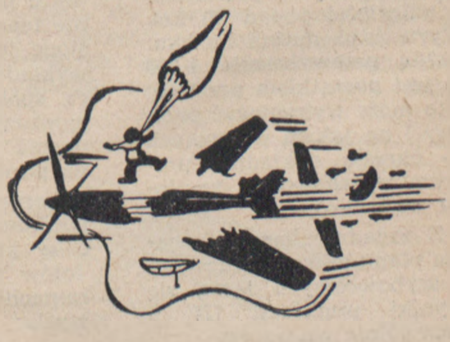
$$m. = m . \vartheta = 3 . 1,5 = 4,5$$

Na szczęście w większości samolotów pasażerskich z normalnej dopuszczalnej prędkości lotu wyrwanie takie nie jest wogóle możliwe do przeprowadzenia dzięki specjalnej konstrukcji.

2) Wyrwanie z prędkości nurkowania większej niż dopuszczalna. Przekroczenie prędkości niszczące zależy też od ϑ. Dla $\vartheta = 1.5$ wynosi ono 23%, a dla $\vartheta = 1,8$ — 34%. Ten wypadek zajdzie więc gdy na samolocie, mającym dopuszczalną prędkość $V^{nurk.} = 200$ km/godz i $\vartheta = 1.5$ będziemy wyrywać z prędkością $V^{nurk.} = 246$ km/godz. To niestety zawsze jest możliwe, dlatego przy nurkowaniu do dużych prędkości należy bardzo uważać przy wybieraniu.

3) Zbyt szybki lot w burzliwym powietrzu. I tu także wystarczy przekroczyć dopuszczalną prędkość o 24 do 34%, zależnie od przyjętego ϑ.

Jak widać, choć z trudem, można jednak doprowadzić do zniszczenia samolotu w powietrzu. Dokona tego jednak tylko pilot niezdyscyplinowany, nie rozumiejący zasad lotu, nie szanujący przepisów i nie ceniący sprzętu ani własnego życia. Takich pilotów w Polsce nie ma.



W rozważaniach naszych poruszyliśmy nie wszystkie obciążenia samolotu — przemilczeliśmy np. skręcanie skrzydła podczas nurkowania — w niczym nie zubożyło to jednak tego, co zostało napisane.

O tym, w jaki sposób jeszcze na ziemi sprawdza się, czy samolot odpowiada stawianym przez przepisy warunkom wytrzymałościowym, jak i czy skonstruowany jest prawidłowo, napiszemy w innym artykule.

REGULAMIN LOTNICZEGO WYŚCIGU

Omawiając w dalszym ciągu regulamin współzawodnictwa międzyklubowego, zapoznamy Was z punktacją II, III i IV. Te działy współzawodnictwa są godne szczególnej uwagi. Obejmują bowiem ocenę działalności aeroklubów pod względem wykonania planu lotów, oszczędności i poziomu pracy polityczno - społecznej. Od dobrych wyników w tych działach zależą wyniki w działach innych.

W punktacji II ogólny wynik P II składa się z punktów uzyskanych za wykonanie planu lotów silnikowych P m i szybowcowych P sz.

Za stuprocentowe wykonanie planu lotów silnikowych aeroklub uzyskuje 250 punktów. Pamiętać należy, że 100% planu silnikowego, to godziny wylatane w ilości określonej kontrolną cyfrą planu, tym samym loty specjalne jak: zlecone, transporty, loty sanitarne, opylanie lasów itp. zwiększają ilość punktów ponad 250.

Punktacja za wykonanie planu lotów szybowcowych P sz tym cechuje się, że za godziny wylatane w czasie przelotu, aeroklub dostaje specjalną premię, wyrażoną mnożnikiem 3 w stosunku do godzin wylatanych nad lotniskiem.

Dla zachęcenia organizowania jak największej ilości przelotów, mnożnik 3 stosuje się już przy przelotach o odległości ponad 20 km. Wyrazić to można hasłem: **każde przewyższenie 1 000 m jest początkiem przelotu!** Kto może wykonywać przeloty i na jakich warunkach — określa dokładnie program wyszkolenia i treningu szybowcowego.

Z zagadnieniem wykonania planu lotów silnikowych i szybowcowych łączą się wyniki punktacji III, a szczególnie we wzorze

$$P \frac{I}{III}$$

Jeśli w ramach tego samego budżetu klub zdoła wylatać większą ilość godzin szybowcowych i silnikowych to jasne, że koszt jednej godziny lotu będzie mniejszy od zaplanowanego i uzyskamy znaczne oszczędności. Oszczędności uzyskamy także wtedy, jeśli wydatki klubu będą mniejsze od budżetu. Sprawdzianem oszczędnego latania w klubie jest norma punktów we wzorze $P \frac{II}{III}$

Przekroczenie tej normy będzie dowodem, że klub potrafił zorganizować oszczędne latanie.

W celu zachęcenia klubów do współzawodnictwa w oszczędności zużycia benzyny, wprowadzono do regulaminu punktację $P \frac{II}{III}$ i $P \frac{III}{III}$

Duży wpływ na wyniki w tej punktacji posiada sposób eksploatacji silników przez pilotów w locie. Czym oszczędniejsza będzie eksploatacja silników (a więc np. unikanie lotów na pełnym gazie), tym więcej zostanie oszczędzona benzyna. Trzeba dodać, że punkty za oszczędność benzyny przyznawane będą tylko w wypadkach nieprzekraczania norm zużycia.

Wyniki punktacji IV będą podstawą do porównań i stwierdzenia, które kluby przodują w pracy polityczno-społecznej. Norma, do której powinien dążyć każdy klub, powinna wynosić 1 250 punktów. W ilości tej, według regulaminu, mieszczą się punkty za regularne prasówki na starcie, wydawanie gazetki startowej, propagandę współzawodnictwa i wykonanie planu oraz za ogólny poziom świadomości politycznej członków aeroklubu.

W punktacji tej brane jest także pod uwagę wyszkolenie teoretyczne, które określone jest normą 40 godzin wykładów na pilota i praca społeczna na rzecz organizacji masowej, której norma wynosi 24 godziny na pilota.

Oprócz tego, regulamin punktacji IV przewiduje ocenę klubu za wykonanie lotów propagandowych w ramach zadań wyszkoleniowych.

Duża ilość punktów, które klub może uzyskać w punktacji IV jest dowodem dużego znaczenia pracy polityczno - społecznej, prowadzonej przez aerokluby.

Zaniedbanie pracy na tym tak ważnym odcinku może sprawić, że klub przodujący pod innymi względami, może zająć we współzawodnictwie dalsze miejsce.

J. Stanisławski

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— Tak sobie myślę: wezmę dłuższy urlop, to człowiek sobie wypocznie; pojedzie na wiosnę w góry, czy nad morze, poproszę redaktora naczelnego, bo chyba roboty teraz nie dużo. Plan wytyczony. Wszędzie spokój i porządek, ludzie nauczyli się pracować, no to...

A właśnie! Właśnie otrzymałem nowe sprawy do załatwienia i to takie niecierpiące zwłoki. Przed chwilą właśnie. Z urlopu nici, bo jak można myśleć o wypoczynku, gdy przychodzi do mnie kolega i słysząc, że interesuję się różnymi snami opowiedział mi sen, który miał ostatnio. Śniło mu się mianowicie, że pewien profesor małego lotnictwa niejaki Tytulski (co za zgodność z moim snem!) mający zamiar obchodzić w bieżącym roku 25-lecie działalności naukowej — zwrócił się do zarządu miejscowej Ligi Lotniczej z prośbą o zakupienie odbiornika radiowego (superheterodyna, 8 obwodów zestrojonych, antifading, magiczne oko i t. p.), który chętnie by widział w swoim mieszkaniu i który mogą mu ofiarować w dniu Jubileuszu (sic!).

Sen, jak widać, bardzo ciekawy. Aby jednak nie pozostawić tego przypadku bez wyjaśnienia, sięgnąłem do kapitalnego dzieła Freuda, no i po żmudnych poszukiwaniach znalazłem podobny, nawet nieuleczalny przypadek, który znakomity uczony nazwał po łacinie: „wodasodowadogłowizm". Jak to dobrze, że sny się nie sprawdzają, bo kto wie, może by i kupili mu superhetorodynę?!

A teraz następny — tym razem już nie sen, nie mara, a bolesna rzeczywistość. Stały czytelnik ze Szczecina skarży się na CSMM, bo zamówiono większą partię materiału jeszcze w grudniu (!) ubiegłego roku, a materiału do chwili obecnej nie widać. Modelarze ze Szczecina czekają na materiał, a tu cicho. Bardzo rzeczowy list Kolega ów kończy słowami: „— Koledzy — Redaktorzy! Stwórzcie na miłość modelarską, krucjatę i obudźcie CSMM!"

Mogę z radością zawiadomić kolegę, że „krucjata" jest już niepotrzebna; gdyż w CSMM wszystko aż wre i kipi. Cały personel zajęty jest rozładowywaniem dużego transportu sklejki, której tak brakowało w terenie.

Ale to nie wszystko. Szczecin sam coś za cicho się sprawuje! Dlaczego nie ma tam jeszcze referenta małego lotnictwa? Dlaczego tylko latawce są wykonywane w Koszalinie, gdzie większość modelarzy, to chłopcy po 16 i 20 lat? Dlaczego modelarze w Złotawie nie mają sklejki? Dlaczego modelarnia przy szkole podstawowej nr 19 w Szczecinie pracuje, posługując się prywatnym materiałem? Dlaczego w Gimnazjum Henryka Pobożnego w Szczecinie uczniowie gonią resztkami materiału bombardując co dzień CSMM o pomoc, ale bez rezultatu? Dlaczego? Dlaczego?.

Bez wątpienia jedną z najważniejszych przyczyn był fakt niedostarczenia przez CSMM materiału, przede wszystkim, jak się dowiaduję, sklejki. Ale istnieje druga strona medalu. Tą drugą stroną jest kiepska organizacja małego lotnictwa na terenie Okręgu Szczecińskiego. Gdyby tam był odpowiedzialny referent małego lotnictwa, gdyby CSMM potrafiła **za-pla-no-wać** zapotrzebowanie materiału trochę naprzód, a nie na bieżąco, wypadek braku materiału z pewnością by się nie zdarzył. Kto pomyślał w CSMM w Szczecinie o sprowadzeniu materiału nie w grudniu na styczeń, ale np. we wrześniu na marzec?!

A więc! Jaka rada na dolegliwości?

I. Referent modelarski.
II. Porządek w CSMM.
III. Instrukcja dla OSMM.
IV. Plan pracy.

I jeszcze... Nie, w Kronice za mało jest miejsca na omówienie wszystkiego, a zresztą omówienie to byłoby zbyt jednostronne. Wszystkie kłopoty rozwiąże wielka konferencja małego lotnictwa, która odbędzie się w Warszawie w dniach 20, 21, 22 marca br.

Na urlop nie pojadę!

Obserwator.



12. KONSTRUKCJA SKRZYDEŁ

Nawiązując do omawianej w poprzednim numerze konstrukcji łączenia skrzydeł podajemy obecnie kilka przykładów usytuowania łoża łącznika (rysunek 1).

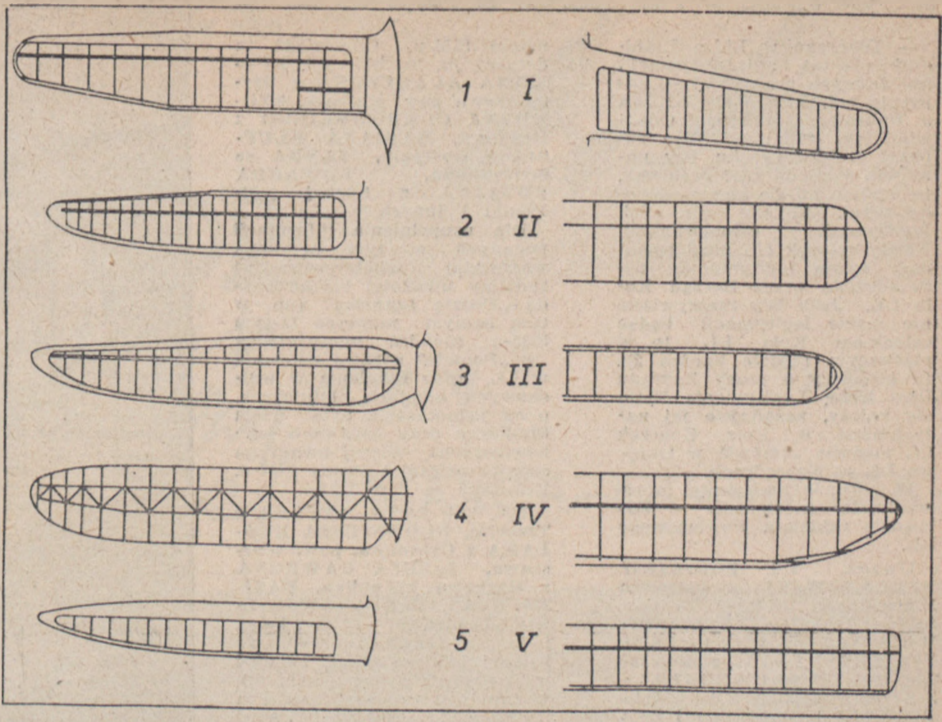
Oprócz systemu „szufladkowego" można w modelach lekkich np. z napędem gumowym, stosować tak zwane łączenie „bagnetowe" (na rys. 1 z prawej strony). Łaczenie tego typu składa się z bolców o przekroju okrągłym, wchodzących w odpowiednie rurki (papierowe lub celuloidowe), albo z bolców (aluminiowych, drewnianych lub sklejkowych) o przekroju prostokątnym pasujących do przygotowanych otworów, znajdujących się przy dźwigarze czy dźwigarach.

Po zamocowaniu, skrzydła tworzą jedną całość i muszą być dodatkowo amortyzowane przez elastyczne zamocowanie (gumą) do kadłuba. W przeciwnym wypadku, przy uderzeniu o przeszkodę uszkodzenie jest nieuniknione.

Podane rozwiązania są tylko przykładami. Własna pomysłowość w oparciu o przytoczone uprzednio wytłumaczenie działania łączenia skrzydeł pozwoli z pewnością na opracowanie jeszcze lepszych lżejszych i bardziej wytrzymałych łączeń

Konstrukcja skrzydeł (w widoku z góry) przybiera różne postacie w zależności od rodzaju i przeznaczenia modelu. Kilka przykładów podanych poniżej ilustruje możliwości zastosowania różnych układów i obrysów.

Często celem wzmocnienia skrzydeł w części przykadłubowej stosuje się dźwigar pomocniczy, tak zwany „ślepy".



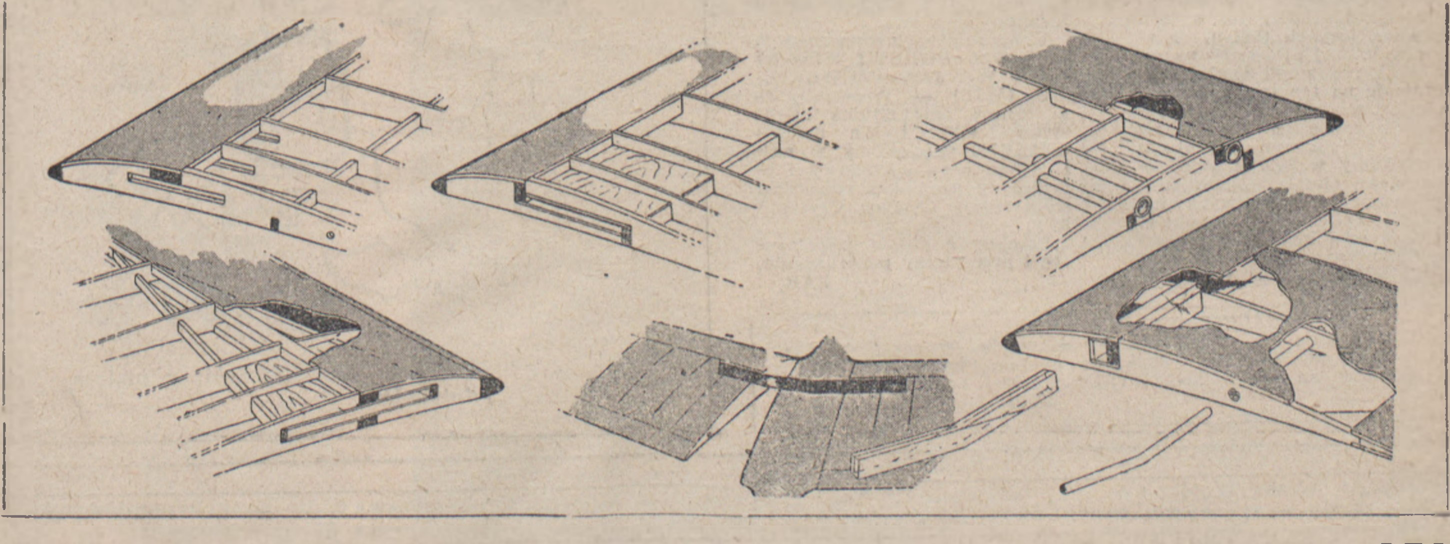
rys. 2

Biegnie on od krawędzi spływu do krawędzi natarcia i usztywnia środkową, tylną partię skrzydeł, zapobiegając równocześnie wichrzeniu się pokrycia po oklejeniu.

Na przykładach podano skrzydła modeli szybowców o dużej rozpiętości. Przy modelach silnikowych czy gumówkach konstrukcja jest znacznie lżejsza i obrysy ze względu na małą rozpiętość przybierają kształty prostokątne. Na rysunku 2 po lewej stronie zamieszczono kilka rozwiązań konstrukcji skrzydeł szybowców: 1) Skrzydła o rozpiętości 3 000 mm i głębokości przy kadłubie 300 mm, a na końcach 190 mm. Jeden dźwigar skrzynkowy. Przednia część skrzydeł pokryta małym kesonem. Ze względów wytrzymałościowych skrzydło posiada na końcach obrys trapezowy zaokrąglony. Dodatkowym wzmocnieniem jest krótki dźwigar, który jednocześnie służy za pomocniczą obsadę bagnetową. 2) Skrzydła o rozpiętości 2 450 mm i eliptycznym ukształtowaniu. Dźwigar stanowią dwie listwy oklejone jednostronnie sklejką, tworząc w przekroju kształt ceowy (C) Środkowa część skrzydła wzmocniona przez oklejenie sklejką. 3) Rozpiętość 2 740 mm. Obrys eliptyczny, dość trudny do wykonania ze względu na zmienną głębokość płata. Dźwigar skrzynkowy. Krawędź wzmocniona kesonem. 4) Rozpiętość 2 460 mm. Skrzydła dwudźwigarowe wzmocnione kratownicą wykonaną z cienkich beleczek. 5) Rozpiętość 2 530 mm. Skrzydło eliptyczne o zaostrzonych łukach. Jeden dźwigar. Staranne wzmocnienie przykadłubowej części skrzydeł.

Po prawej stronie rysunku pokazano kilka skrzydeł modeli z napędem gumowym i silnikowym. I) Skrzydło bezdźwigarowe o rozpiętości 1 070 mm, usytuowane w małą strzałę do tyłu. Gęste użebrowanie dla zachowania profilu. II) Najpopularniejszy i najkorzystniejszy obrys skrzydła dla modeli o średniej wielkości. Stała głębokość zakończona łukiem. Skrzydło jednodźwigarowe. III) Skrzydło bezdźwigarwe z eliptycznym łukiem, również godne polecenia do wszystkich typów modeli. IV) Skrzydło o dużej głębokości i eliptycznych łukach stosowane często przy układzie parasola. (cdn)

rys. 1



POCZTA LOTNICZA

— Dlaczego w Lidze Lotniczej nie ma ani legitymacji, ani żadnych znaczków? — zapytuje kol. **LESZEK GŁĘBIK z Dąbrowy Górniczej.** Odpowiadając, chciałbym Was zapytać Kolego Leszku, czy należycie sami do LL? Jeśli tak, to wydaje mi się nieprawdopodobnnym, abyście nie mieli legitymacji członkowskiej. Każdy członek LL musi posiadać swoją legitymację, poświadczoną przez Zarząd Koła LL. Jeśli Wy rzeczywiście nie macie legitymacji będąc członkiem Koła LL, to w pierwszym rzędzie bardzo źle to świadczy o pracy Zarządu tego Koła. Legitymacja Wam się należy, zażądajcie jej natychmiast w Kole. Znaczek LL możecie zamówić w Okręgu LL w Katowicach.

W sprawie prelegenta interweniujcie energicznie w Zarządzie Oddziału Powiatowego LL.

Uwaga, kol. **ZBIGNIEW SZKLANOWSKI z Ostrowca Kieleckiego, JAN WITKOWSKI z Prabutów, JÓZEF SIWOŁOWSKI z Giżycka, KAZIMIERZ BANYŚ z Golczewic, PIOTR SKOWRONEK z Zabrza, ZBIGNIEW PAZIEWSKI z Warszawy i inni,** pragnący zakładać nowe Koła Ligi Lotniczej przy szkołach lub zakładach pracy. O sposobie zakładania Kół obowiązane są poinformować Was Oddziały Powiatowe (lub Miejskie) Ligi Lotniczej względnie Okręgi Wojewódzkie LL. Proście więc osobiście lub piszcie listy do tych placówek Ligi, żądając przysłania szczegółowych instrukcji o zakładaniu Kół LL i statutu LL.

Nie ma co się oglądać, aż ktoś kiedyś przyjdzie i założy Wam Koło LL! Trzeba samemu energicznie wziąć się do organizacyjnej roboty, korzystając oczywiście z pomocy i rady Oddziału lub Okręgu LL. W sprawach modelarni lotniczych — również utrzymujcie ścisły kontakt z Oddziałem lub Okręgiem LL. A więc — ostro do roboty!

Zawiadamiamy teraz kol. **STEFANA JASTRZĘBSKIEGO z Białogardu** że słusznie sądzi, iż obok książeczek lotniczych obrazujących całość lotniczego wyszkolenia i pracy członka LL (patrz SIM Nr 4 z br.) — w dalszym ciągu istnieć będą książki lotów, które przysługują pilotom. Sprawę braku książek lotów poruszcie na najbliższym zebraniu członków Waszego Aeroklubu. Klub z kolei powinien interweniować w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej.

O zagadnieniu lotniczego szkolenia pisaliśmy już w tym roku na łamach SIM-u. Niemal w każdej „Poczcie" uważni Simkarze mogli znaleźć informacje na ten temat. Komunikując wszystkim, że dokładne informacje o naborze na szkolenie i samym szkoleniu zamieścimy w SiM-ie w odpowiedniej chwili, pragniemy najbardziej niecierpliwych już dzisiaj częściowo zaspokoić. W tym celu kierujemy ich do artykułu pt. „Liga Lotnicza szkoli pilotów" w 11 (195) numerze SIM-u. Odpowiedź ta dotyczy m. in. kol. kol. **LUCJANA ADAMCZUKA z Szymankowa pow. Malbork, ZYGMUNTA CUKROWSKIEGO z Krakowa, MARIANA KLUPSIA z Gostynia, JANKA ze Świebodzina, EDWARDA ŚWIĄTKA z Suchej p-ta Pionki i innych.**

Dla uzupełnienia informacji podanych w tym artykule, wszystkim zainteresowanym radzimy uważniej czytać każdą „Pocztę Lotniczą" (np. w tym samym numerze 11-tym SIM-u również omawialiśmy w „Poczcie" sprawę szkolenia w LL, oraz szkolenia w wojskowych szkołach lotniczych, o co jednocześnie pyta wielu Simkarzy przy sprawach szybowcowych). Więcej uwagi na szpalty ostatniej strony SiM-u, Koledzy!

Kol. kol **JANA ŻYZAKA z Trzebini, EUGENIUSZA KRÓLAKA z Czasnowa, pow. Warszawa, JÓZEFA GAWRONA z Garbowa k/Lublina, KAZIMIERZA SZELĄGOWSKIEGO, Kondrajce, pow. Płońsk** i innych zawiadamiamy, że książki lotnicze mogą zakupić w większych księgarniach, np. w miastach wojewódzkich. Dla informacji: książka „ABC szybownictwa" kosztuje 135 zł, „Warszawa — kurs na Berlin" — 200 zł, „Myśliwiec" — 200 zł, „Szybownictwo" — 640 zł, „Modele latające" — 600 zł, „Samoloty w walce" — 430 zł, „Samolot Po-2" — 150 zł, „Budowa silników do modeli latających" — 260 zł, „Teoria lotu" — 180 zł.

Książki te zamówić można we wszystkich większych księgarniach Państwowego Przedsiębiorstwa „Domu Książki". Adres ten polecamy również kol. **ZDZISŁAWOWI DZIERŻANOWI z Częstochowy,** który pragnie zakupić różnego rodzaju mapy, m. in. lotnicze.

A teraz wiadomość dla kol. **MIECZYSŁAWA MIKULSKIEGO z Krakowa.** Specjalny zeszyt „Lekarza wojskowego", poświęcony medycynie lotniczej (Nr 12 — grudzień 1949 r) może zamówić w redakcji „Lekarza wojskowego", Warszawa, Filtrowa 2/4. Cena numeru 225 zł.

Kol. **„NIKISOWI" z Baniochy k/Piaseczna** odpowiadamy, że zagadnienie sterowania modeli przy pomocy fal elektromagnetycznych omawialiśmy pokrótce w SiM-ie z r. 1949. Wasze projekty automatu latającego (bomby?!) zostały już dawno opracowane przez wynalazców, szukających nowych środków zniszczenia. Radzimy, abyście skierowali Waszą myśl twórczą na wynalazki służące dobru ludzkości.

Kończąc, komunikujemy, **prof. OLGIERDOWI MISOWI i inż. W. JANUSZEWSKIEMU (WIL) — Wrocław),** że nadesłany opis silnika „Gravitor IV" i plan modelu GTI.IV/50 zamieścimy w najbliższym czasie. Ciekawy i oryginalny projekt z pewnością zainteresuje naszych Czytelników.

Prosimy o dalszą współpracę i przesyłamy pozdrowienia.

ZAR.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:
1 kwietnia br. rozpoczyna się szkolenie w szkołach szybowcowych LL. Kandydaci na pilotów rozpoczną naukę pilotażu na szybowcach „ABC" polskiej konstrukcji.
Foto: Red. Czas. Lotn.



POZNAŃ POSIADA OŚRODEK PROPAGANDOWY LL

W dniu 32-tej rocznicy powstania Armii Radzieckiej (23 lutego br.) otwarty został w Poznaniu przy ul. 27 Grudnia Nr 19 OŚRODEK PROPAGANDY LIGI LOTNICZEJ. Ośrodek ten, pierwsza tego rodzaju placówka LL w Polsce, zorganizowany został przez Zarząd Okręgu Poznańskiego LL, na bazie poznańskiej Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich.

Położenie Ośrodka w centrum Poznania przy najruchliwszej ulicy, bogaty wybór materiałów propagandowych, aktrakcyjnie urządzona wystawa (modele latające, książki i czasopisma lotnicze, plany modeli) — wywołują duże zainteresowanie publiczności, szczególnie młodzieży.

Ośrodek poznański jest pierwszą z szeregu tego rodzaju placówek propagandowych LL, jakie powinny powstać w bieżącym roku w każdym mieście wojewódzkim.

Poznań uczynił pierwszy krok. Czekamy na dalsze Ośrodki!



Składane drzewo czyli racjonalizacja w małym lotnictwie.

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr
WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/0 Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu)
WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł, półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa
Nr 576 — ZGPW Nr 1. B-103833 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena 15 zł